

## 第3回 熊本市自転車利用推進協議会 議事録

I. 日時：令和6年（2024年）10月3日（木） 午前10時～

II. 場所：桜の馬場 城彩苑 多目的交流施設

III. 配布資料

- ・ 次第
- ・ 委員名簿
- ・ 配席図
- ・ 資料1 自転車活用推進計画の中間見直しについて
- ・ 資料2 自転車ネットワーク計画の中間見直しについて
- ・ 資料3 サイクル&ライドの推進について
- ・ 資料4 高校生のヘルメットの着用推進について

IV. 議事要旨

<b>1. 開会</b>	
事務局挨拶	
<b>2. 委員紹介</b>	
<b>3. 議題</b>	
<b>(1) 自転車活用推進計画の中間見直しについて</b>	
事務局	資料1に基づいて説明
<b>(2) 自転車ネットワーク計画の中間見直しについて</b>	
事務局	資料2に基づいて説明
<b>(1)、(2) について質疑応答</b>	
会長	議題(1)について、何かご意見ご質問等はあるか。
委員	現在、シェアサイクルの自転車は何台あるのか。
事務局	1500台である。
委員	チャリチャリは赤くて目立つため、マナーが悪いのが目立つ。 マナーをしっかりとってもらう必要があるが、注意事項などの啓発はしているのか。
事務局	チャリチャリのアプリ内でルールやマナーについて啓発をしており、特にヘルメット着用については、バナー広告を行っている。
委員	そのヘルメットについては、チャリチャリ利用者のほとんどが着用していない。そういったところも含めて、将来的に考える必要がある。

事務局	シェアサイクルのヘルメット着用推進については、アプリ上での啓発に加え、ポートでのチラシによる啓発も行っているところである。しかし、なかなか着用率が上がらないというのは大きな課題であるため、今後実効性のある取組を検討してまいりたい。
会長	資料1の1ページ目で、評価をしている箇所について、「評価なし」になっている後期の取組についても、予定通りできるものであるのか、社会情勢等を踏まえて変更する必要があるのか等の検討をするのか。
事務局	後期取組の取扱いについては今後検討する予定である。例えば、資料1の3ページ目にある、「自転車ネットワークの拡充」については、自転車ネットワーク外の拠点について、走行空間の整備をするものであり、まずは自転車ネットワーク内をR12までに50kmを整備するため、今後の進捗を踏まえながら、次期計画に先送りするかを検討する。これについては、次回の骨子案において、内容をお示ししたい。
会長	続いて、議題(2)の方で質問はあるか。
委員	2ページ目の優先整備路線と自転車ネットワーク路線が色分けされているが、そもそもどのような分け方になっているか。
事務局	自転車ネットワーク路線については、89路線151kmを指定しており、そのうち優先的に整備する路線として、H30年度に35路線、39.4kmを選定している。
委員	整備の方法は資料にある4つの方法で整備するのか。
事務局	そのとおりである。自転車ネットワーク計画上、4つの整備形態が混在している。計画に位置付けている整備形態を踏まえて、道路状況や交通状況等を考慮し、道路管理者や交通管理者と打合せをしながら決定させていく。
委員	資料2の1ページ目のシェアサイクルの移動軌跡データが見えにくいもう少し詳しく見れるものはあるか。また、この図は江津湖・東区方面は入っているのか。どの辺りが多く通られているかも共有してもらえるか。

事務局	資料にお示ししているシェアサイクルの移動軌跡データは 8 月にエリア拡大した東区方面は反映できていない。今後東区方面を含めたデータを取得し、反映したい。また、自転車交通量等の細かなデータについては、今後共有させていただく。
会長	資料 2 の見直しの視点の「通学路に指定されている路線」について、小中高すべての通学路が設定されているのか。
事務局	通学路については小学校のみである。
会長	せっかくなので、学校側の視点から、優先的に整備をする必要がありそうな路線があればそれをご意見いただきたい。
委員	まず、結論から言うと、空間的にみると、自転車路線を改めて整理することは厳しいと考えている。通学を考えると経済的な面や、社会的な面、環境的な面の 3 つの面において考える必要があり、これらを踏まえた通学路の在り方を高校では考えている。活用推進計画の数値目標「通勤時間帯の自転車交通量」で、当初 1 万 3 千から目標 1 万 6 千と増えている。そうなる事故の発生も多くなる。自転車利用者数だけを見ればいいものでもないと考えている。できればバス利用とも合わせて考えていただきたい。国道 3 号を自転車で通ってみたことがあるが、非常に危険な箇所がある。また、南区に関しては、人口と世帯数が増えている。しかし、市内へ通学する環境が悪化している。バスの料金が上がるため、自転車へ切り替えるとする、かなりの距離になる。そうすると J R の駅まで車で行き、そこから市内の駅、さらにはバスに乗り換えての通学になる。このように通学に関して考える必要があるだろう。
委員	中学校では、自転車通学がないところもある。基本的に狭い道路を整備してもらえるといいと考えている。
委員	小学校の通学路を指定しているが、必ず通らないといけないわけではないが、安全な道を指定している。以前私は、学園大通り近隣の小学校に勤務していたが、付近の高校生の通学や通勤で混みやすい状況があった。道路の整備も必要だと思うが、警察にも交通ルールの声掛けをしてもらっており、非常に効果的であった。

委員	資料2の通学路について、小学校の通学路のみということであるが、小学生が自転車で通学することはない。一番危険なのは高校生の自転車通学であると考えている。高校生は通学路が決まっていないのでデータが取れないと思うが、アンケート等を取ることで学校付近であれば、ある程度の高校生の通学路はわかると思うので、その辺りをピックアップできると事故防止につながると思う。
事務局	高校生、一般の利用者については、交通量調査やチャリチャリの移動軌跡でデータは取れると考えている。必要に応じてアンケートなどの実施も検討したい。
<b>(3) サイクル&amp;ライドの推進について</b>	
事務局	資料3に基づいて説明
<b>(3) についての質疑応答</b>	
会長	議題(3)について、ご意見ご質問等はあるか。
委員	公共交通の半額パスを使った場合の渋滞緩和の効果を伺いたい。
会長	10/1から始まった事業なので、効果はまだ把握できていないと思う。
委員	承知した。それでは、過去に公共交通無料の日など行われたと思うが、そのあたりの効果はどの程度か。
事務局	本日は、手持ちで資料を持ち合わせていない。
委員	サイクル&ライドにした場合、駐輪場まで自転車で来て渋滞の中バスの乗るのか疑問がある。小峯営業所周辺からバスへ乗る場合、何かしら乗り換えるメリットを出せないか。駐輪場代を払う代わりにバスの運賃が安くなるなど、メリットを持たせれば少しは乗り換える方もいるのではないかと思うがどうか。
事務局	ご指摘の通り、利用者にインセンティブを付与して公共交通へ乗り換えてもらう点も重要だと考えている。まずは駐輪場の整備を進めていき、利用状況を踏まえて、利用が伸びないようであれば必要な対策については検討していきたい。
会長	詳細設計はこれからだと思うが、現時点で決まっている整備内容はあるか。
事務局	現時点では、屋根を設置し、利用者のニーズに応じてスポーツサイクル等にも対応した整備を考えている。
委員	候補地の評価結果で、バスの運行本数が書いてあるが、ニーズがあっ

	<p>て乗車人数が多いバスとそうでないバスがあると思う。営業所なのに運行本数が少ないのも意外である。行先も中心部方面しかないのか、各方面に向かうバスがあるのか。バスに関する情報を教えていただきたい。</p>
事務局	<p>本日は、説明できるデータ及び資料を持ち合わせていない。無料の日のデータ等も含め、精査したデータをあらためて説明できる資料として、今後ご提示させていただきたい。</p>
委員	<p>シェアサイクルを利用する場合、行った先で自転車があるのかという問題がある。最近見かけた現状として、シェアサイクルを利用したくても自転車がなくて利用できなかったことがあるため、台数の確保は確実にしておかないといけないと思う。</p> <p>また、この会議の目的は自転車の利用者を増やすことが目的で、シェアサイクルの自転車を増やすことが目的ではないため、環境や経済面、健康面へのメリットなど、自転車のメリットの発信について、もっとあってもいいと思った。現在取り組んでいることがあれば教えていただきたい。</p>
事務局	<p>シェアサイクルについては、自転車の偏りが起こっている現状があるため、巡回スタッフによる再配置を今後徹底してまいりたい。</p> <p>また、メリットの発信については、市のHPで発信しているが、まだ十分ではないと感じている。SNSでの発信に力を入れていきたいと考えている。</p>
委員	<p>今後、南区の旧城南町で拠点を作れないか。現在、高校生が若い世代の人口や城南町から熊本市中心部への人の動きなどを調査している。熊本市内での人流を考えると、旧城南町に拠点を作ることもありではないか。居住人口の増加率と各地区の交通手段の特性を踏まえ考えてはどうか。</p>
事務局	<p>まずはJR沿線等を中心に機能強化を検討しているが、次の段階として地域拠点を対象に調査を進め、適切に駐輪場整備を進めてまいりたい。</p>
委員	<p>資料2自転車ネットワーク計画の対象範囲に小峯営業所が含まれていないと思うが、サイクル&amp;ライドで駐輪場を整備する際に周辺路線の整備も考えていくのか。</p>
事務局	<p>小峯営業所、長嶺小学校付近については、自転車ネットワーク計画の</p>

会長	<p>計画エリアではない。走行空間については、まずは自転車ネットワーク計画のエリア内を取り組んでいくが、都市計画事業や道路事業と連携し、駐輪場周辺環境整備にも努めてまいりたい。</p> <p>出てきた議論としては、バスとの連携やバスのデータの状況等、バス施策との連携を考える議論があった。また、サイクル&amp;ライド駐輪場まで自転車で安全に移動できるのかという議論、さらに他の拠点についても考えるべきという議論があった。市の方針としては、活用可能な用地がある点の実務上は重要であるため、小峯営業所を試金石として事業をやってみて、他の箇所に展開していきたいという方針であった。この方針で進んで問題ないか。</p>
委員	異議なし。
会長	<p>異議なしということで、今回の方針を進めていき、その先については、本日いただいた意見を踏まえ、さらにサイクル&amp;ライドが利用しやすくなるように進めていただきたい。</p>

#### (4) 高校生のヘルメットの着用推進について

事務局	資料4に基づいて説明
会長	資料4については、報告であるがご意見等はあるか。
委員	<p>現在、各高校で取組を進めているところではあるが、例として市立高校では、行政と協力して、自分事としてヘルメットについて考えてきた。その中で、以前はファッション関連で考えていたが、命を守るものとして考えるようになってきた。今度は学校事として、ヘルメットの義務化を行っていきたい。しかし、高校2年生、3年生にも義務化をして、購入をさせるのかということで悩んでいる。保護者への経済的負担を与えることになるため、どうにか対応をしたい。これまでは、パソコンがコロナの予算で配布されていたが、来年度はそれがなくなるため、個人負担になってくる。そういった経済的な面において懸念している。ヘルメットで経済的負担を強いるのか、今後ご意見をいただきたい。</p>
委員	<p>本日も多岐にわたるご意見、ご指摘をいただき感謝する。次回3月に向けて本日の内容を反映させていただきたい。</p>

#### 5. 閉会